



KULTURHISTORISK
MUSEUM
UNIVERSITETET I OSLO
ARKEOLOGISK SEKSJON
Postboks 6762,
St. Olavs Plass
0130 Oslo

RAPPORT

ARKEOLOGISK UTGRAVNING

VEIFAR
ØYE, 14/1
VANG K., OPPLAND

UTGRAVINGSLEDER: CAMILLA CECILIE WENN
PROSJEKTLEDER: BERNT RUNDBERGET



Oslo 2015





KULTURHISTORISK
MUSEUM
UNIVERSITETET
I OSLO

Gårds-/ bruksnavn Øye	G.nr./ b.nr. 14/1
Kommune Vang	Fylke Oppland
Saksnavn E16 Øye Eidsbbru	Kulturminnetype Veifar
Saksnummer (KHM) 2013/10311	Prosjektkode
Grunneier, adresse -	Tiltakshaver Statens vegvesen, Region Øst
Tidsrom for utgravning 26.-30.6.2014	M 711-kart/ UTM-koordinater/ Kartdatum UTM sone/Euref89 32V: N: 6781367, Ø: 467406
ØK-kart BO074-5-3	ØK-koordinater -
A-nr. 2014/314	C.nr. -
ID nr. (Askeladden) id155639	Negativnr. (KHM) Cf34785
Rapport ved: Camilla Cecilie Wenn	Dato: 24.3.2015
Saksbehandler: Jan Henning Larsen/ Bernt Rundberget	Prosjektleder: Bernt Rundberget

SAMMENDRAG

I juni 2015 utførte Kulturhistorisk museum undersøkelse av deler av en hulvei/veifar i Øye, Vang kommune. Undersøkelsen ble foretatt ved rydding av vegetasjon, innmåling og foto, samt ved å legge fire snitt gjennom forskjellige deler av veifaret. Videre ble det omkringliggende terrenget gått over for om mulig å finne alternative veifar. Det ble oppdaget et sikkert alternativt veifar, og flere andre mulige alternative spor. Snittene gjennom dagens sti og det alternative veifaret viste tydelige hulveitrek i de brattere områdene, mens det på flatene kun var synlig svake stier. Det var ikke mulig å gjøre sikre dateringer på veiløpene, men det antas på bakgrunn av sammenlikning med andre hulveier at veifarene kan stamme fra middelalder.

INNHold

INNHold.....	5
TABELLER	6
FIGURER.....	6
1 BAKGRUNN FOR UNDERSØKELSEN	7
2 DELTAGERE, TIDSRUM	7
3 BESØK OG FORMIDLING.....	7
4 LANDSKAPET, FUNN OG FORNMINNER.....	9
5 PRAKTISK GJENNOMFØRING AV UTGRAVNINGSPROSJEKTET	13
5.1 PROBLEMSTILLINGER – PRIORITERINGER.....	13
5.2 UTGRAVNINGSMETODE	13
5.3 UTGRAVNINGENS FORLØP	14
5.4 KILDEKRITISKE PROBLEMER	14
6 UTGRAVNINGSRISULTATER	17
6.1 TERRENG OG VEILØP	17
6.1.1 Profil C100011.....	21
6.1.2 Profil C565.....	21
6.1.3 Profil C150.....	22
6.1.4 Profil C153.....	23
6.2 METALLSØK (FORFATTER: LASSE JAKSLAND)	25
6.3 FUNNMATERIALE.....	26
7 VURDERING AV UTGRAVNINGSRISULTATENE, TOLKNING OG DISKUSJON	27
8 SAMMENDRAG	28
9 LITTERATUR	29
10 VEDLEGG.....	30
10.1 STRUKTURLISTE/TEGNINGSLISTE	30
10.2 FOTOLISTE Cf34785	31
10.3 ARKIVERT ORIGINALDOKUMENTASJON	32

TABELLER

TABELL 1: OVERSIKT OVER PERSONELL	7
TABELL 2: OVERSIKT OVER MÅL FRA SNITTENE GJENNOM VEIFARET	19

FIGURER

FORSIDE: UTSIKT FRA HULVEIEN MOT VANGSMJØSE (Cf34785_113)	
FIGUR 1: OVERSIKTSKART SOM VISER HULVEIENS GEOGRAFISKE PLASSERING.	8
FIGUR 2: ØYE STAVKIRKE MED UTSIKT OVER VANGSMJØSE.....	9
FIGUR 3: REGISTRERTE KULTURMINNER NÆR ID155639.	10
FIGUR 4: KART SOM VISER KJENTE KULTURMINNER I VANG KOMMUNE.....	12
FIGUR 5: DETALJ AV UNDERSØKELSEOMRÅDET.	16
FIGUR 6: VEIFARET SLIT DET LIGGER I TERRENGET.	18
FIGUR 7: DE TO SIKRE VEILØPENE MED SJAKTER OG PROFILER.	20
FIGUR 8: PROFIL C100011 I VESTRE DEL AV UNDERSØKELSEOMRÅDET.....	21
FIGUR 9: PROFIL C565 I MIDTRE-ØSTRE DEL AV UNDERSØKELSEOMRÅDET.....	22
FIGUR 10: PROFIL C150 I MIDTRE-VESTRE DEL AV UNDERSØKELSEOMRÅDET.	22
FIGUR 11: PROFIL C153 I ØSTRE DEL AV UNDERSØKELSEOMRÅDET	23
FIGUR 12: RENTEGNING AV DE FIRE PROFILSNITTENE, FRA VEST MOT ØST.	24
FIGUR 13: LASSE JAKSLAND SØKER MED METALLDETEKTOR I VESTLIG DEL AV UNDERSØKELSEOMRÅDET.	25

RAPPORT FRA ARKEOLOGISK UTGRAVNING

ØYE, 14/1, VANG K., OPPLAND

1 BAKGRUNN FOR UNDERSØKELSEN

Undersøkelsen er foranlediget av en omregulering av planområdet i forbindelse med utbedring av E16 Øye-Eidsbru til stamveistandard. Under registrering av planområdet i 2011 ble det påvist en rekke kulturminner, hvorav de fleste fra nyere tid. Et veifar (id155639) var delvis i konflikt med planen. (Grøtberg 2012; Larsen og Rundberget 2014). I brev av 16.8.2013 til Riksantikvaren oversendte Oppland fylkeskommune (heretter forkortet OFK) forslaget til reguleringsplan med anbefaling om dispensasjon for den delen av veifaret som ville bli direkte berørt av tiltaket, jf. Lov om kulturminner av 9. juni 1978, § 8, 4. ledd. Kulturhistorisk museum støttet i brev av 23.9.2013 til Riksantikvaren fylkeskommunens anbefaling. Riksantikvaren støttet tilrådingene og gav i brev av 30.9.2013 tillatelse til inngrep i hulveien (id155639) med vilkår om arkeologisk undersøkelse.

2 DELTAGERE, TIDSROM

Navn	Stilling	Periode	Dagsverk
Camilla Cecilie Wenn	Utgravningsleder	23.6.-27.6.	5
Line Hovd	Feltassistent	23.6.-27.6.	5
Michal Niemczyk	Maskinfører	24.-25.6.	2
Lasse Jakslund	Metallsøker	24.6.	1
Bernt Rundberget	Prosjektleder	25.6.	-
Sum			30

Tabell 1: Oversikt over personell

3 BESØK OG FORMIDLING

Utover å informere et par turgåere og grunneier om utgravningen, ble det ikke foretatt formidling i felt. Et blogginnlegg er publisert i etterkant av utgravningen på arkeologibloggen Norark (<http://norark.no/undersokelse/til-fots-og-til-hest-med-utsikt-pa-oye>).



Figur 1: Oversiktskart som viser hulveiens geografiske plassering. I det nedre kartet er hele det registrerte hulveiløpet markert med rødt, mens den delen som ble undersøkt ligger innenfor det grønne rektangelet. Kartgrunnlag: Statens kartverk. Tillatelsesnummer NE12000-150408SAS. Produsert 30.6.2014 CCW.

4 LANDSKAPET, FUNN OG FORNMINNER

Det omsøkte veifaret strekker seg vestover fra Øye kirke på vestsiden av Vangsmjøse (figur 1), og er del av en kjent turrute ((Hovda og Østbye 2001:144). Øye er en liten grend ved Vangsmjøse i Vang kommune, noe lenger øst er Vang (Grindaheim), som er kommunesentrum. Fra Vangsmjøse stiger terrenget kraftig både i nord og sør. I øst forsetter vassdraget, og E16 som følger vassdraget, mot Slidre og Fagernes, i nordvest stiger E16 opp til Tyinkrysset og videre over Filefjell.

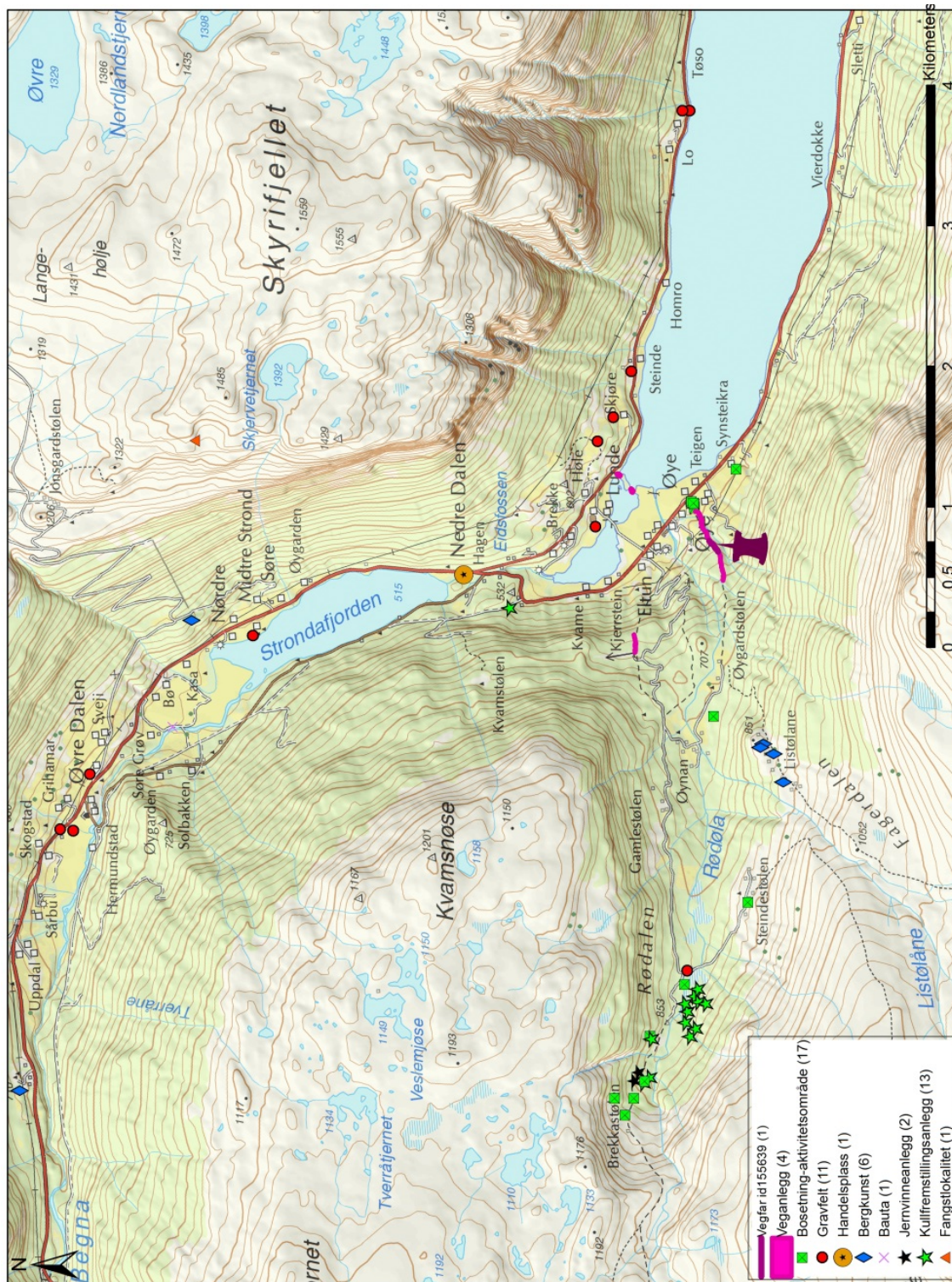
Veifaret strekker seg ca. 560 m nordøst-sørvest, mens planområdet primært ligger sørøst-nordvest, og krysser veifaret omtrent på midten. Planområdet stiger steilt mot øst. Like nord for veifaret krysses planområdet av elven Rødøla. Elven går omtrent parallelt med veifaret, og omtrent på linje med undersøkelsesområdet faller elven i en mektig foss. Noe av planområdet består av dyrket mark, ellers er det til dels tett skog, samt noe gårdsbebyggelse.

Veifaret er i dag del av en turrute, og kan være en trase for den eldre ferdselsveien over Filefjell. Videre har det trolig hengt sammen med to andre veipartier som leder over sundet mellom Lunds fjorden og Vangsfjorden på Brandsøynadn (id 58867 og id 31654). Om lag 130 m av veifaret blir berørt av veiutbyggingen, om lag midt i veifaret. Før den arkeologiske undersøkelsen var rundt 10 m av dette allerede ødelagt som følge av grunnundersøkelsene for veiutbyggingen

Bygden Øye har en rik bosetningshistorie med stor tidsdybde (figur 3). I østenden av veifaret ligger nye Øye kirke, en listeført trekirke fra 1747. Rett overfor denne, på den andre siden av E16, står den gjenreiste Øye stavkirke, en middelalderkirke som er automatisk fredet etter kulturminneloven (figur 2). Vest for planområdet er det kjent en rekke fornminner i form av gravminner, skålgropsteiner og bosetningsområder med tufter og røyser. Rundt Øye kirke ble det i 2010 registrert og undersøkt en bosetningslokalitet (id 138459) med 7 kokegroper og 1 bryggesteinslag (Grøtberg 2011).



Figur 2: Øye stavkirke med utsikt over Vangsmjøse (Cf34785_015, sett mot Ø).



Figur 3: Registrerte kulturminner nær id155639. Kartgrunnlag: Statens kartverk. Tillatelsesnummer NE12000-150408SAS. Produsert 1.7.2014 CCW.

Et særlig viktig kulturminne i nærområdet er Den bergenske kongeveg som går gjennom Øye, delvis under dagens E16, og delvis som godt bevart eget veiløp der den inngår i planområdet. Kongevegen over Filefjell ble bygd i 1790-åra, og er en viktig del av norsk samferdselshistorie, da den er den eldste kjørbare veien mellom øst og vest.

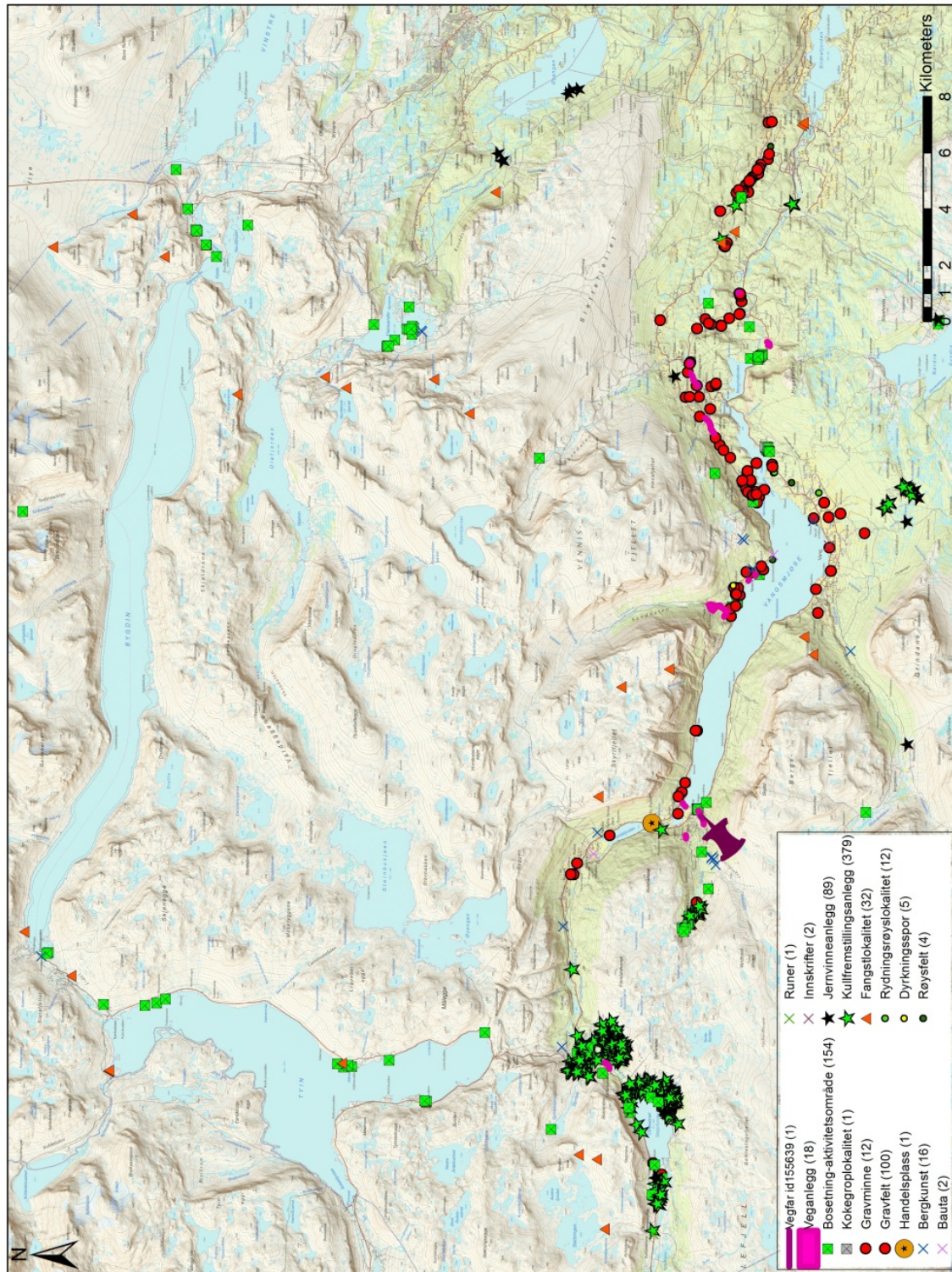
Kongevegen blir sett på som en lokal ressurs som gir fine turmuligheter og som kan trekke turister (Eikehaug og Adriansen 2011:3, 8). Statens vegvesen samarbeider med Oppland fylkeskommune og Vang kommune om å tilrettelegge den som turvei mellom Lærdal og Øye. Den utgjør også en viktig del av Vang kommune og Valdres natur- og kulturparks arbeid med lokale registreringer og kulturminneplan for Valdreskommunene. To partier av Kongevegen er inkludert i planområdet, men ingen av disse vil berøres av tiltaket.

På flaten mellom Vangsmjøse og Eidsfossen skal det tidligere ha vært en markeds plass, hvor en handlet med krøtter og bl.a. smedvarer. Det ble ikke påvist spor etter markeds plassen eller annen aktivitet på området under forundersøkelse til reguleringsplanen.

På Laramsbu, om lag 1 km nordvest for det undersøkte veifaret, ligger en rekke lokaliteter med varierte kulturminner, bl.a. en tuft, en kullmile og seks røyser (id 31537), et veifar (id 29905), en tuft sammen med en skålgropstein og fire røyser (id 51255), og ytterligere en tuft ved en åkerflate av uavklart alder (id 21678) (Larsen og Rundberget 2014).

På Grindaheim (hovedbygda i Vang) ble det i 2009 foretatt en mindre undersøkelse med funn av dyrkningsspor fra romertid og vikingtid, og bosetningsspor fra vikingtid og folkevandringstid (Johansson 2010). Like ved står Vangsteinen, en billed- og runestein fra 1000-tallet, av særlig arkeologisk interesse. På Kvien ved Høre stavkirke ble det i 2008 ble det undersøkt et bosetningsområde, der det ble funnet en esse, bryggesteinslag, kokegroper, fossilt dyrkningslag, rydningsrøys og annet, med dateringer fra romertid, vikingtid og middelalder.

Jernalderbosetningen i Valdres er imidlertid primært kjent gjennom de mange gravfunnene, og fortsatt er mange gravhauger bevart. Bosetningen synes å ha vært omfattende allerede i yngre romertid, og mange gravminner og oldfunn forteller om ekspansjon gjennom jernalderen (jfr. Hougen 1947; 1959), en utvikling som har fortsatt frem til svartedauden. Bjørn Hougen har vist at det i eldre jernalder har vært tydelige vestlige innslag i Valdres, og særlig i Vang, og likeledes tolkes et rikt merovingertidsmateriale som kontakt vestover, over Filefjell. Tyinvannet har tallrike funn fra steinalder, mens det ved Tyinkrysset har vært undersøkt en rekke jernvinneanlegg, i tillegg til funn av skålgropsteiner, hustufter og gravminner (se også figur 4, oversikt over kulturminner i Vang kommune).



Figur 4: Kart som viser kjente kulturminner i Vang kommune. Kartgrunnlag: Statens kartverk. Tillatelsesnummer NE12000-150408SAS. Produsert 30.6.2014 CCW.

5 PRAKTISK GJENNOMFØRING AV UTGRAVNINGSPROSJEKTET

5.1 PROBLEMSTILLINGER – PRIORITERINGER

Ved undersøkelse av slike veifar er det en hovedprioritet å sikre data som kan gi en forståelse av veisystemenes kontekst og viktighet. For å få best mulig dokumentasjon av veifaret legges det opp til å rydde område for fotografering og annen dokumentasjon, grave snitt og å måle inn veiløp og eventuelle funn. I den grad det er mulig ønskes det å kunne datere veifaret, noe som fortrinnsvis skjer gjennom funn i traseen, særlig ved bruk av metallsøker.

I et større perspektiv ville det være ønskelig å undersøke hvilke spor som er bevart i fortsettelsen av veifaret, og for dette veifaret spesielt å få en forståelse av om hulveien inngår i de overregionale systemene som forbandt Østlandet og Vestlandet over Filefjell.

5.2 UTGRAVNINGSMETODE

Den delen av veifaret som lå innenfor reguleringsplanen skilte seg ut i to områder, den øvre vestlige delen, der det var forholdsvis tett og kraftig skog, hvorav mye gran, tett opptil veiløpet, men lite vegetasjon ved bakkenivå utover mose og lyng. Den nedre, østlige delen har vært ryddet forholdsvis nylig, men var overgrodd av kratt, kjerr og unge løvtrær. Hele veiløpet innenfor reguleringsområdet ble gått over med metallsøker i forkant av snitting (se kapittel 6.2).

I den øvre delen ble det valgt ut to områder med forholdsvis lite trær til undersøkelse. Det ble hugget nok trær til at gravemaskinen fikk tilgang. Området lengst vest ble vurdert å ha best potensial, og ble avtorvet og dokumentert med foto før det ble lagt et snitt (C100011) dypt ned i undergrunnen. De øvrige snittene ble anlagt uten dokumentasjon av avtorvet område. Omkring det første snittet ble det hogget enkelte trær for å komme til med gravemaskin. Det neste, midtre-vestlige snittet, C565, lå forholdsvis åpent, og lite hogst var nødvendig.

Den østlige delen av området ble ryddet for vegetasjon, delvis manuelt med rotsakser og river, delvis ved hjelp av gravemaskin. Hulveiløpet som var registrert og innmålt av Oppland fylkeskommune var ikke synlig før vegetasjonen ble fjernet. Deretter ble det lagt to snitt gjennom hulveien, C150 og C153.

De fire snittene ble rensset, fotografert og tegnet, og det ble tatt ut jordprøve fra to av snittene. Snitt og sjakter ble målt inn, i likhet med større steiner, og veiløpene. Det ble forsøkt å måle inn ytterkanter for stiløpene, topp av voller og ytterkant av voller for om mulig å kunne 3D-modellere veiløpene, men resultatene var varierende (se 5.4.). Innmålingene har i noen grad blitt korrigert i ettertid på grunn av store feilmarginer i felt. Det ble også forsøkt å finne alternative veiløp parallelt med de undersøkte veiløpene, da dette er forholdsvis vanlig ved veianlegg. Mulige alternative veifar ble målt inn, men igjen med til dels store feilmarginer på grunn av tett vegetasjon. Noen mulige veiløp ble bare markert med punkt der de forsvant inn i tett skog eller bak et gjerde.

Det ble brukt en Trimble R6 GPS med CPOS-nøyaktighet ved innmåling på den enkelte lokalitet. Dokumentasjonssystemet Intrasis 3.1 ble brukt til behandling og analyse av

innmålte enheter i felt. Til videre databearbeiding, analyse og publisering av GIS-data ble ESRIs ArcMap 10 benyttet.

Dataflyten fra GPS til Intrasis-programvaren skjer ved at målepunktene lagres som Trimble RAW-filer på måleboka, en Trimble TSC3. Her blir de konvertert til Intrasis RAW-format før eksport inn i respektive Intrasis prosjekt-base på bærbar PC. Eksport skjer via kabel fra målebok til PC. Videre bearbeiding og analyse av data gjennomføres i Intrasis og ESRIs ArcMap 10.

Alle kartdata er satt i koordinatsystem UTM/WGS84 sone 32N, og lagret i ESRI geodatabase-format ved avlevering til Dokumentasjonsseksjonen ved Kulturhistorisk museum. I tillegg blir de respektive Intrasis-prosjektet avlevert til samme enhet for lagring og eventuell distribusjon.

For om mulig å finne daterende gjenstander ble både hovedtraseene og nærliggende områder gått over med metallsøker (se 6.2). Det ble forsøkt tatt ut prøver for datering fra veiløpene, men de ble vurdert å være fra dårlig kontekster, og har derfor blitt forkastet. Fotografiene fra utgravningen er katalogisert i Universitetsmuseenes fotobase under fotonummer Cf34785.

5.3 UTGRAVNINGENS FORLØP

Mandag gikk med til mer administrative gjøremål. Kjøreturen fra Oslo tok nesten 4 timer. Ved Øye stavkirke møtte vi Statens vegvesens representant Erling Varlid, som tok oss med på en befaring på veifaret, og forklarte hvordan den nye veien ville løpe, samt introduserte oss for grunneier. Siste del av dagen brukte vi dels på å klippe ned vegetasjon i østlig del av undersøkelsesområdet, dels på å gå sammen med Vegvesenets innmåler Hallgeir Tomter for å få målt ut den delen av veifaret som var i konflikt med reguleringsplanen.

Tirsdag fortsatte den manuelle ryddingen av østdelen, mens det ble hogd noe skog og deretter sjaktet i vestdelen av undersøkelsesområdet. Lasse Jakslund (KHM) gikk over området med metallsøker, først selve veiløpet med voller fra vest mot øst, deretter omkringliggende områder.

Onsdag brukte vi gravemaskinen til å rydde vekk mye av krattet i østlig del, før det ble lagt sjakter også i denne delen. Prosjektleder Bernt Rundberget var på befaring. Torsdag ble brukt til rensing og dokumentasjon av profilene, samt innmåling av både de kjente veiløpene og mulige alternative løp i skogen omkring. Fredag tok vi avsluttende foto, pakket utstyr og returnerte til Oslo.

5.4 KILDEKRITISKE PROBLEMER

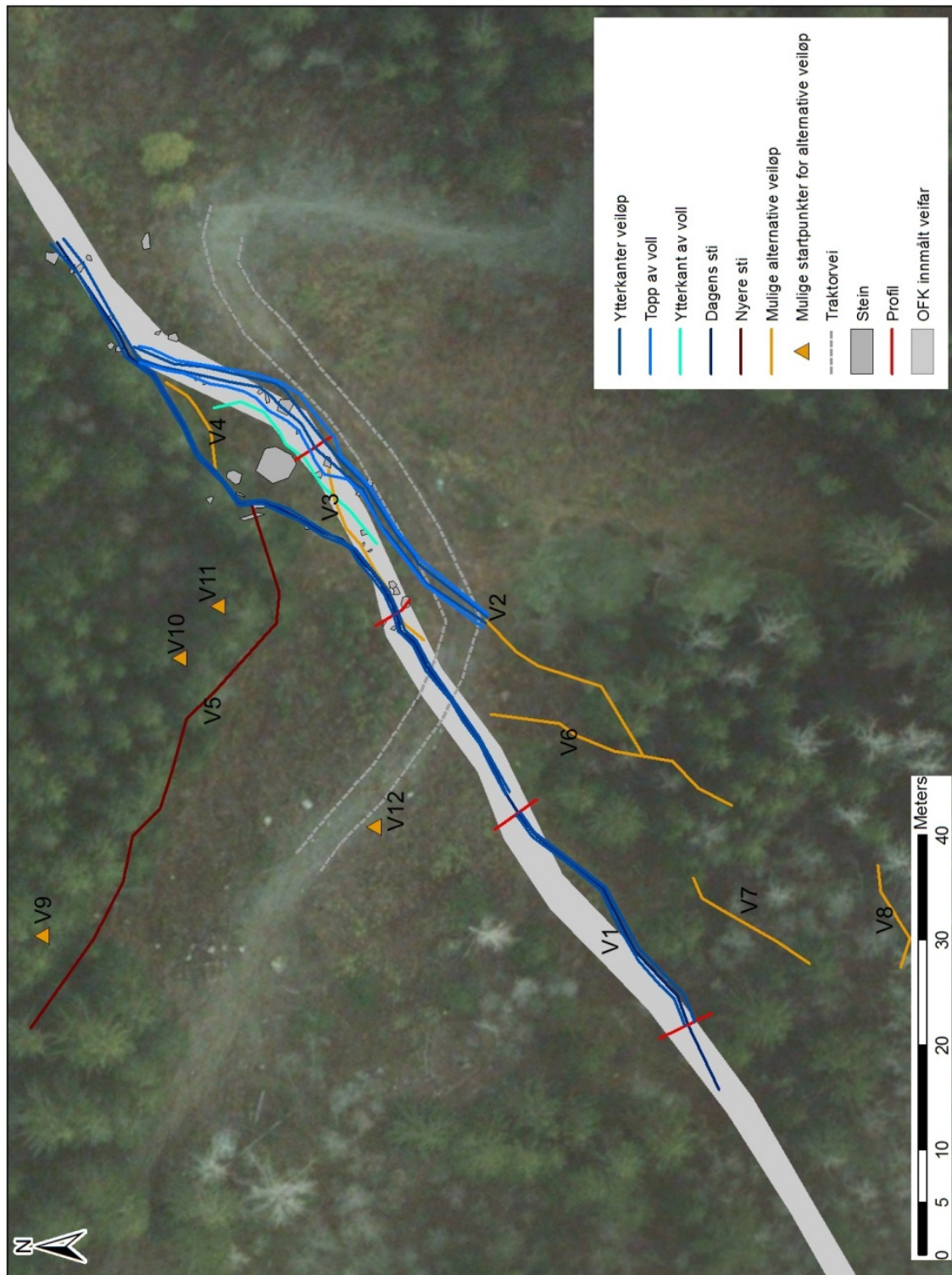
Den største utfordringen for undersøkelsen av hulveiløpene var dårlig dekning for digital innmåling med GPS. Det var i utgangspunktet ønskelig å kunne lage 3D-modell av veiløp og nærliggende landskap, noe som krever punkter tatt forholdsvis tett og med jevnt mellomrom i hele området. Det midtre strekket av undersøkelsesområdet åpent og hadde god dekning, men ettersom veifaret var svært dårlig bevart der, blant annet på grunn av en kryssende traktorvei, bidro ikke dette til noen særlig mengde data. I nedre, østre del av veiløpet ble målingene forstyrret av høy granskog i nord og øst, selv om veiene lå åpne

etter fjerningen av krattskogen omkring. I øvre, vestre del lå veifaret, og de mulige alternative veifarene, i tett og høy granskog, og dekningen var til dels fraværende. Under innmåling gir systemet beskjed om hvilken feilmargin som må påregnes hvert punkt, normalt ligger denne på millimeter til centimeter-nivå; på Øye lå derimot «normalen» på 0,5-2 m, og under innmålingen av de alternative veiløpene var feilmarginen oppe i nesten 8 m. Mens 3D-modellering ble gitt opp, ble det allikevel forsøkt å måle inn enkelttrekk ved veiløpene som linjer, særlig den såkalte indre bredden eller planum i hulveien, altså den tilnærmet flate bunnen av veiløpet, som er der man faktisk har beveget seg. Videre ble det forsøkt å måle inn topp av voller og ytterkant av voller. I praksis var det bare mulig å måle inn voller i sørvestdelen, da vollene ellers var vanskelig erkjennbare, eller GPS-dekningen for dårlig.

På grunn av de store feilmarginene har innmålingsdataene blitt til dels mye endret i Intrasis i etterbehandlingen. De innmålte linjene gikk stedvis sikksakk over hverandre, og har blitt tilpasset så de gir et noenlunde riktig bilde av situasjonen. Det viser seg at KHMs innmålinger divergerer noe fra Oppland fylkeskommunes innmålinger; det har ikke blitt tatt stilling til om det ene settet med data er mer riktig enn det andre (figur 5).

Undergrunnen, som bestod av tørr sand, grus og til dels store steiner var noe utfordrende å sjakte i, samtlige sjakter måtte gjøres ekstra brede da det stod store steiner i profilene, som gravemaskinen måtte lirke seg rundt. Dette medførte også en god del ekstra rensarbeid for å få profilene presentable. Det viste seg også at selv om undergrunnen var typisk nok for hulveier, myk nok til at den eroderer ved bruk, har det i liten grad samlet seg fyll i veiløpet, slik at det ikke var mulig å skille ut faser gjennom stratigrafi. Veiløpet i de fire snittene lå enten som et torvlag over undergrunnen, eller rett i undergrunn, eventuelt direkte på stein. Det var derfor ikke noe tilgjengelig prøvemateriale for datering eller andre naturvitenskapelige analyser.

Under utgravningen ble det tydelig at de hyppigste brukerne av veifaret nå til dags verken var turgåere eller vestlandsfarere, men sauer som beitet i liene. Dette kan potensielt skape utfordringer for tolkningen av gamle og nye veiløp. Vi kunne observere at sauene gjerne fulgte de moderne stiene, men de hadde også tydelige «off-piste»-favorittruter. Dette kan være helt udefinerte spor i terrenget, som når de brukes hyppig nok får karakter av et tråkk. Alternativt kan sauene trekke mot allerede eksisterende løp eller forsenkninger i terrenget, som kan være rester av gamle veifar.



Figur 5: Detalj av undersøkelsesområdet. Særlig i sørvestlig del er det tydelig hvordan KHMs og OFKs innmålinger avviker. Den moderne traktorveien krysser omtrent midt i kartbildet. Kartgrunnlag: Statens kartverk. Tillatelsesnummer NE12000-150408SAS. Produsert 8.1.2015 CCW.

6 UTGRAVNINGSRISULTATER

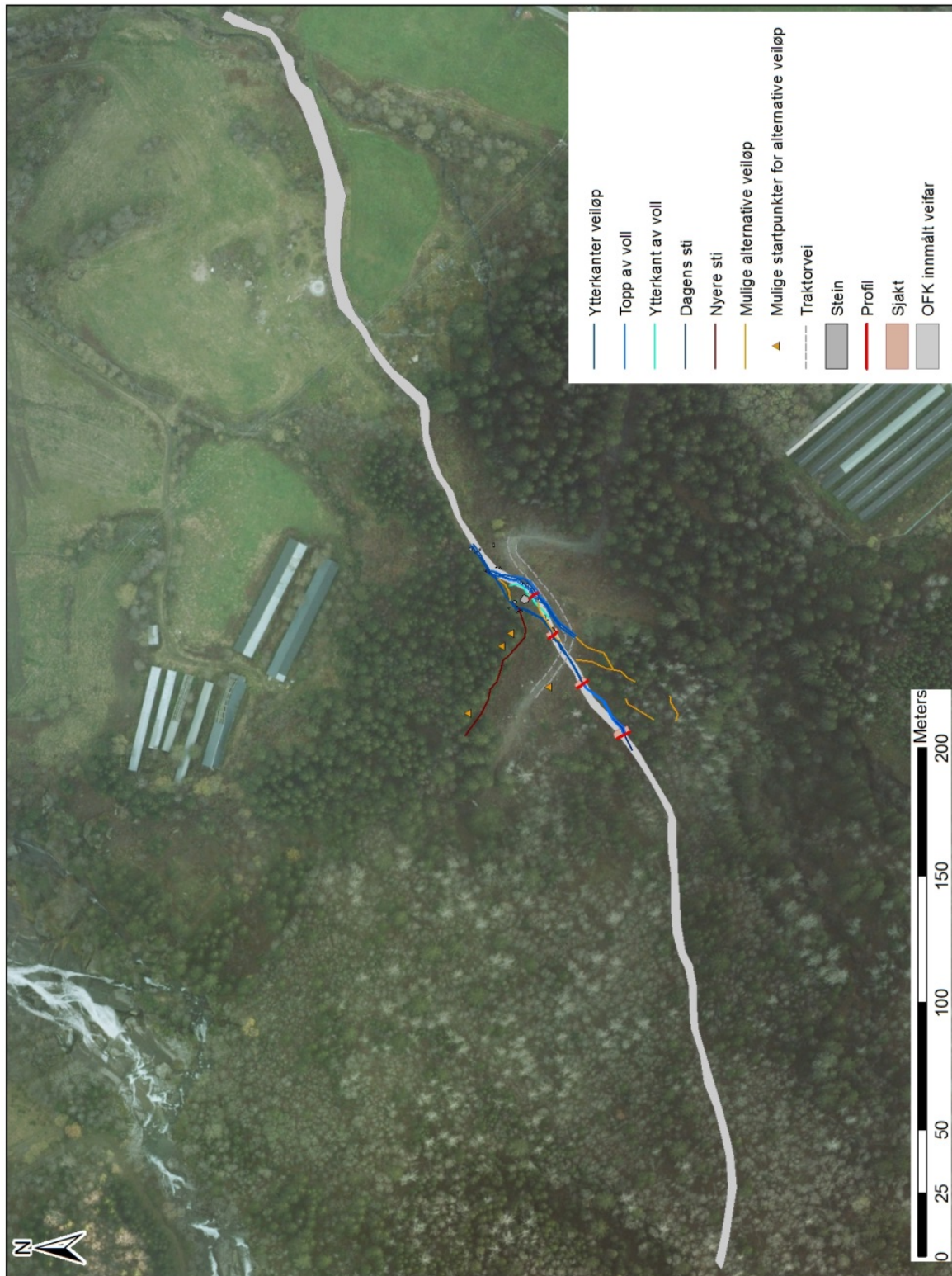
6.1 TERRENG OG VEILØP

Veifaret (V1) starter ved Øye kirke, der den krysser en bekk via en klopp, og fortsetter inn i en geil de neste drøyt 80 meterne (se figur 5 for kart med veinumrene markert; figur 6). Geilen er tørrmurt av stein, opptil 1,5 m bred innvendig og opptil 5 m bred utvendig. Stigningen gjennom geilen er på ca. 10 %, men stedvis er stien brattere. Stien er ganske svak når den kommer ut av geilen, og fortsetter delvis på steingrunn oppover og sørvestover, med en stigning på nesten 25 %. Om lag 80 m fra geilen møter stien et gjerde med grind. Terrenget flatet ut noe vest for grinden, før det igjen begynte å stige. I denne stigningen, ca. 40 m ovenfor grinden, startet undersøkelsesområdet.

Den vestlige delen av veifaret har gjennomsnittlig stigning på 17 % og er småkupert. Veifaret alternerer mellom med kortere bratte strekk med tydelig hulveiprofil, og slakere strekk der veifaret kun er synlig som en sti. Veifaret varierer mye i størrelse, men stien i bunnen er stort sett 30-70 cm bred. Der det var tydelig hulvei kunne bredden være opptil 2,5 m fra voll til voll, mens dybden ligger på 10-90 cm.

De nedre, østlige 40 m av undersøkelsesområdet, opp til den moderne traktorveien, var dekket av til dels kraftig vegetasjon, med en stigning på om lag 17 %. Den moderne stien gikk langs et gjerde i nord, og på andre siden av gjerdet var en steil skråning, og tett granskog. Selve stien lå åpent, men rundt den, særlig mot sør, var det tett ung løvskog og kratt. Stien var i denne nedre delen i liten grad slitt ned i terrenget; løpet lå stort sett rett på undergrunn fordi vegetasjonen var slitt vekk, men den hadde ikke hulveikarakter. En del stein lå spredt i terrenget og til dels i stien. En stor kampestein lå umiddelbart sør for stien, og et tydelig hulveiløp (V2) buet seg rundt sørsiden av denne steinen. Hulveien var kraftigst markert der den lå lengst fra den moderne stien, mens vollene og nedskjæringen gradvis forsvant mot nordøst og sørvest. Retningen tyder imidlertid på at den har løpt inn i dagens stiløp i øst. I vest er det mer trolig at den har fortsatt parallelt med dagens sti videre, da det ble funnet et tilsynelatende korresponderende hulveiløp vest for traktorveien.

Som nevnt tidligere var veifaret skadet omtrent midt i undersøkelsesområdet av en moderne traktorvei (stiplede linjer på figur 5). Vest for traktorveien fortsatte den moderne stien vestover i langt slakere terreng. Høy og tett granskog lukket seg ganske snart om stien, særlig på sørsiden, mens nordsiden var noe luftigere, med innslag av lavere løvtrær. I den vestlige delen av undersøkelsesområdet økte stigningen noe, og med den også hulveitrekke. Stien fulgte her tydelig et eldre veifar som var slitt ned i undergrunnen. Terrenget hellet mest fra SV mot NØ, men også noe mot N, og det var ikke tydelige ytre voller på tross av nedskjæringen for selve veiløpet. Stien ble fulgt ca. 0,5 km videre vestover, og de tydeligste hulveitrekke lå umiddelbart utenfor undersøkelsesområdet. Lenger vest flatet terrenget ut, og det var i liten grad tegn til nedsliting av terrenget i hulveiform, kun av vegetasjonen i selve stiløpet.



Figur 6: Veifaret slit det ligger i terrenget. OFKs innmålte veiløp ligger som grunnlag, med KHMs innmålinger i undersøkelsesområdet over. Kartgrunnlag: Statens kartverk. Tillatelsesnummer NE12000-150408SAS. Produsert 8.1.2015 CCW.

I tillegg til den moderne stien, som delvis også representerer et eldre veiløp, og den klare hulveien sør for kampesteinen, ble det omkringliggende terrenget gjennomgått, og flere mulige alternative veiløp ble målt inn. Årsaken til at de fleste av dem kun betegnes som mulige, og ikke sikre, er at de verken manglet vegetasjon i stiløp eller var dypt nedslitte i terrenget slik det er vanlig ved hulveier. De har allikevel hatt en såpass markert forsenkning over en viss strekning at de ikke virker å være naturlige variasjoner i terrenget. Den tydeligste og sikreste er nevnt over (del av V2), og starter i veiskjæringen vest for traktorveien, der den ligger i flukt med hulveistrekket på østsiden. Nedskjæringen er tydelig, men på grunn av tett skog ble den kun målt inn som en enkelt linje vestover, da det var problematisk å få dekning. Veiløpet løp ca. NØ-SV og ble fulgt i 20,7 m lengde, der det syntes å løpe inn i et annet veiløp (V6) på drøyt 25 m, som gikk i en mer NNØ-SSV-retning. Dette veiløpet var langt svakere definert. Ytterligere to korte stumper (V7, V8) med noe nedsenkning, med hhv. 14 m og 11 m lengde, ble dokumentert vest for disse, og sør for den moderne stien.

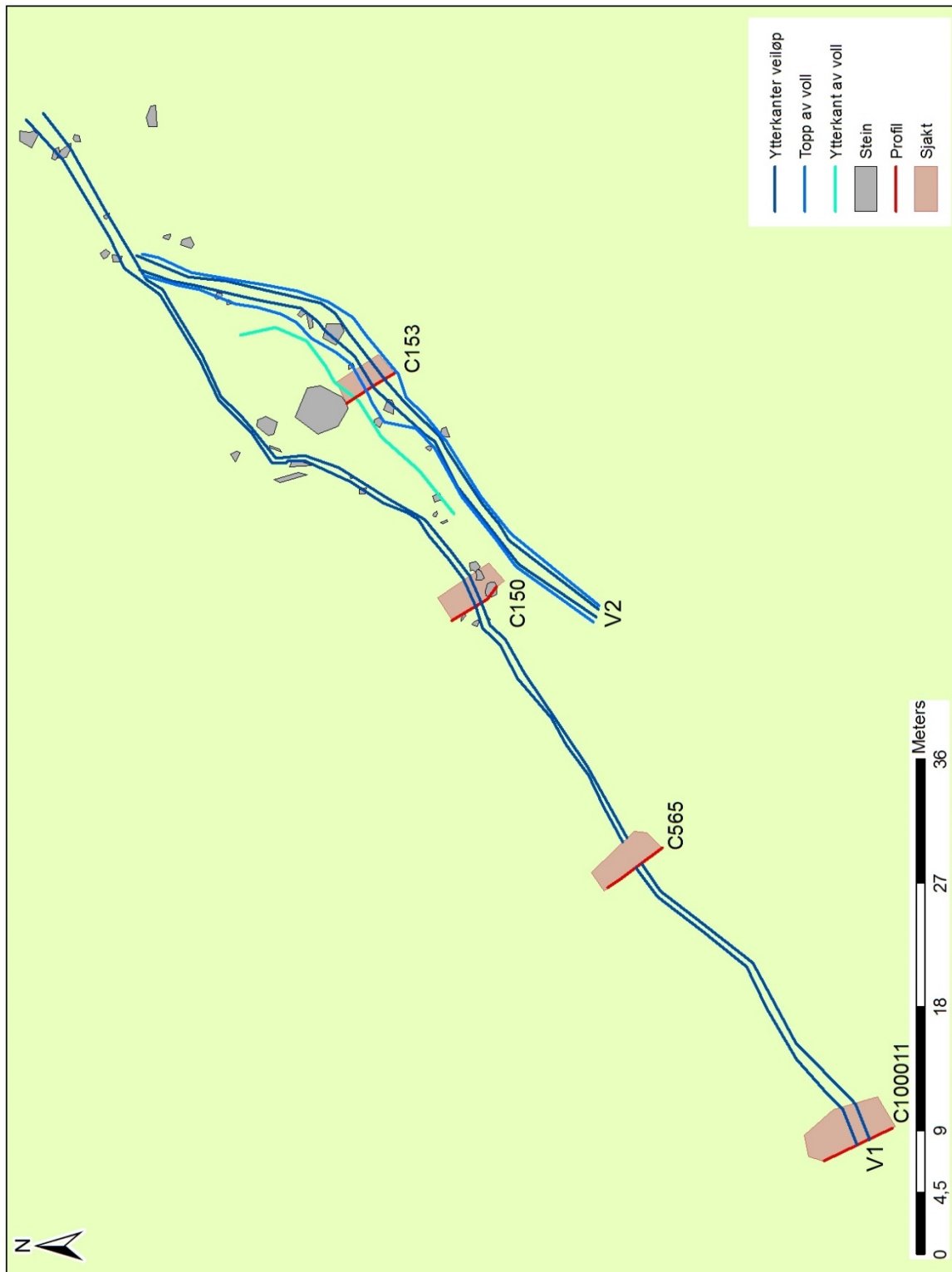
Også i den nordøstlige delen av undersøkelsesområdet ble det observert mulige veiløp. Det ene var 10 m lang og lå helt i nordøst, mellom den moderne stien og hulveien (V4). Den var svært svakt markert, og kan likegodt være rester av nyere sauetrakk. Videre så det ut til å gå et svakt veiløp (V3) mellom V1 og V2, mellom traktorveien og kampesteinen.

Ca. 23 m nordøst for den moderne traktorveien deler stien seg i to. Mens det sørlige løpet (V1) altså fortsetter vestover og går inn i det eldre veifaret, bøyer den nordlige grenen (V5) seg langs gjerdet, og fortsetter nordvestover langs dette i knapt 60 m før den svinner hen. Fra den dreier nordover er den generelt lite tydelig. En forbipasserende turgåer mente at det har gått stier eller veiløp også nordøstover, på andre siden av gjerdet, og det ble derfor gjort et forsøk på å identifisere mulige nedskjæringer eller slitasjespor gjennom gjerdet. Resultatene er svært usikre, da det var tett skog og vanskelig å se, men tre mulige stier/veifar ble observert og målt inn med startpunkt ved gjerdet (V9-V11). Likeledes ble en mulig sti funnet på nordsiden av dagens sti (V12), sør for traktorveien, denne ble også målt inn med et punkt pga. skog.

Det ble lagt fire snitt gjennom veifaret (figur 7, tabell 2). Ettersom oppbygningen av veien varierte betraktelig, er de numeriske beskrivelsene (jf. Gansum og Skarre 2001:43, figur 3) ikke alltid sammenliknbare. Mens snitt C100011 og C153 hadde mer eller mindre tydelige voller, var C565 og C150 langt dårligere definerte.

Profil	Indre bredde	Ytre bredde	Bredde av voll	Dybde
C100011	60	550	-	165/20
C565	65	-	-	5
C150	64	240	100 (N)	-
C153	100	290	180 (N)	65/40

Tabell 2: Oversikt over mål fra snittene gjennom veifaret. Alle mål er i centimeter. Bredden på veiløpet er i de tre første tilfellene bredden på stiløpet, mens det i siste tilfelle er målt som planum, bunnflaten i hulveiløpet.



Figur 7: De to sikre veiøpene med sjakter og profiler.

6.1.1 PROFIL C100011

Veifar V1 gikk her gjennom et svakt hellende terreng, og som følge av dette var sørsiden langt mer definert enn nordsiden. Løpet var tydelig slitt ned i grunnen langs sørsiden, mens det på nordsiden var mindre tydelig. Mens dagens sti var fri for vegetasjon, var det et til dels tykt torvlag langs sidene (figur 8, 12). Et uklart definert sjikt lå stedvis mellom torv og undergrunn, i form av et grålig lag med svake spor av humus. Dette tolkes ikke som et avsatt lag, men som utvasking fra torven over. Undergrunnen bestod av tørr og løs sandig silt i varierende sjatteringer av gult, brunt og grått, med til dels mye store steiner (20-60 cm), samt noen mindre steiner og grus. Særlig langs nordsiden lå det en god del stor stein i og over torven. Det virker som at når veiløpet har blitt slitt ned til nye steiner i undergrunnen, som gjorde stien ujevn, har steinene blitt kastet opp på siden.



Figur 8: Profil C100011 i vestre del av undersøkelsesområdet (Cf34785_46, mot VSV).

6.1.2 PROFIL C565

Terrenget her var forholdsvis flatt, og det var ingen tydelige tegn til et hulveiløp, kun dagens sti var synlig. Heller ikke i profil fremkom det hulveitrekk (figur 9, 12). Som for profil C100011 var stratigrafien enkel. Stien var tilnærmet fri for vegetasjon, mens det var røtter og torv til sidene. Også her lå et tynt utvaskingslag under veiløpet, og undergrunnen bestod av siltholdig sand i variasjoner av grått, gult og brun-oransje, med en rekke store steiner, og noen mindre steiner og grus. Det var ikke spor etter oppkastet stein langs sidene, trolig fordi slitasjen i veiløpet har vært minimal.



Figur 9: Profil C565 i midtre-østre del av undersøkelsesområdet (Cf34785_48, mot SV).

6.1.3 PROFIL C150

Sammenliknet med C565 er terrenget der profil C150 ble lagt noe brattere, og det er derfor også noe tydeligere hulveitrekk i veiløpet, med en svak antydning til voll på begge sider av dagens sti (figur 10, 12). Stratigrafien var lik de foregående profilsnittene, primært torv og undergrunn, med vegetasjonsfritt stiløp og et uklart utvaskingslag.



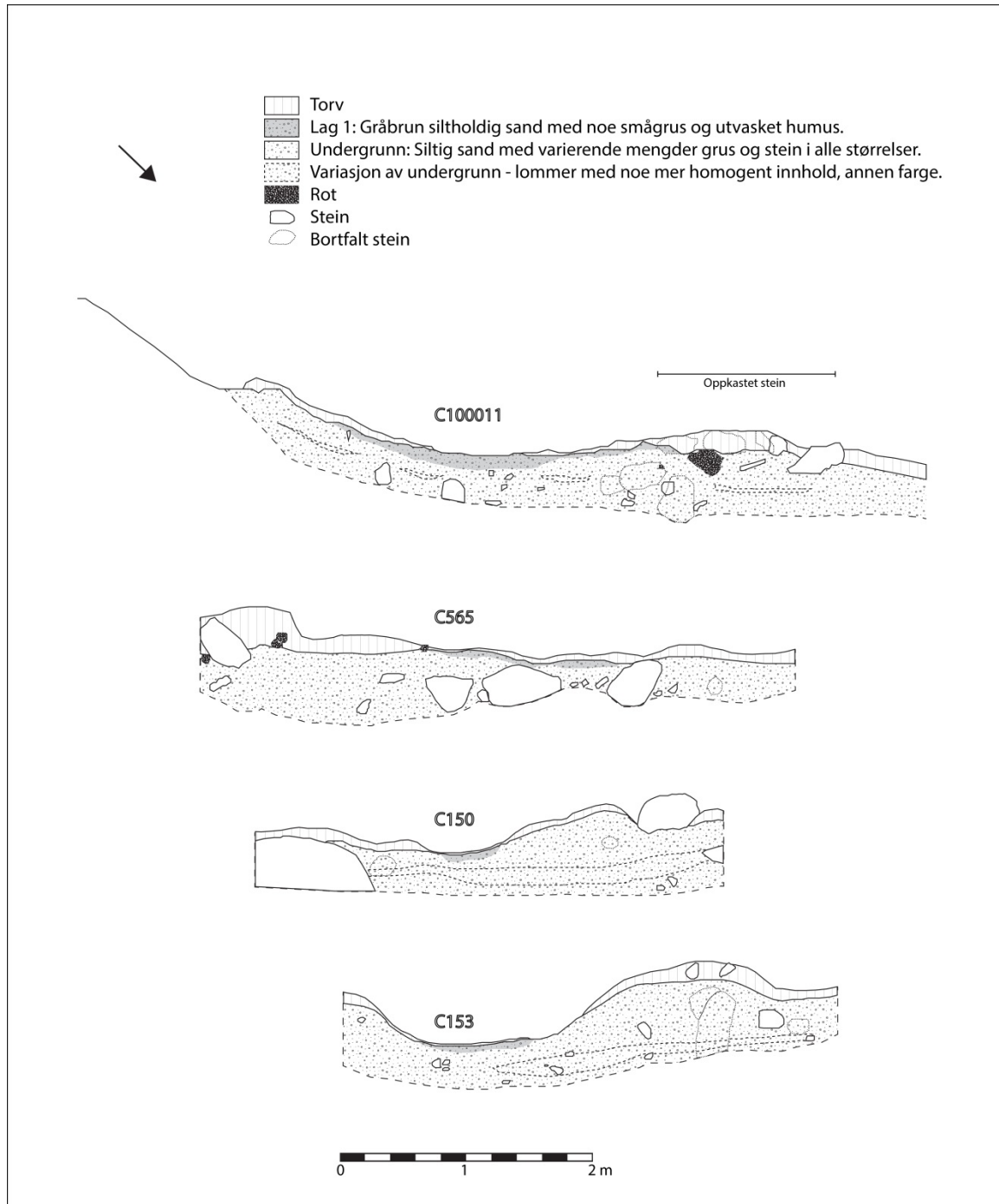
Figur 10: Profil C150 i midtre-vestre del av undersøkelsesområdet (Cf34785_101, mot SV).

6.1.4 PROFIL C153

I dette profilet fremkom det tydeligste hulveisnittet (figur 11, 12). Denne delen av veifaret var dekket av vegetasjon, og ikke i bruk lenger. Det ble rensset delvis med gravemaskin på grunn av den tette vegetasjonen, og forholdet mellom torvlag og undergrunn var derfor ikke mulig å dokumentere på samme måte som i de foregående løp. Det syntes imidlertid som veifaret har hatt torvdekke over vollene, og også i bunnen siden denne ikke var i bruk. Det var spor av utvaskingslaget under veiløpet, og det var en del stein i undergrunnen, dog ikke så stor stein som i enkelte av de andre profilsnittene. Det var ikke tydelig oppkastet fyll i vollene, noe som tyder på at vollene primært har dannet seg ved nedslitning av terrenget i mellom.



Figur 11: Profil C153 i østre del av undersøkelsesområdet (Cf34785_103, mot SV).



6.2 METALLSØK (FORFATTER: LASSE JAKSLAND)

Det ble gått i hele den berørte vei traséen og i nærliggende områder, i til sammen 4 timer (figur 13). Alle signaler ble ikke sjekket ut/gravd. Det var høy frekvens av små jernsignaler, opptil ett per m² i gjennomsnitt i de mest funnrike delene. Der lignende jernsignaler ble gravd/sjekket, ble det funnet fragmenter av nagler/spiker/søm. Mange av disse funnene er med stor sikkerhet smidd hesteskosøm. Det ble også funnet en hel og fragmenter av hestesko. Den hele hesteko kan godt være av en type som går tilbake til middelalder. Det ble også funnet et større stykke jernslag, som etter signalet og vekten å dømme trolig inneholder mye jern. Med unntak av et fåtall moderne funn, ble det ikke påvist funn av andre metaller enn jern.

I øvre del var det relativt høy frekvens av jernfunn/jernsignaler også ett stykke utenfor og langs med veien, dette viser trolig at også tilgrensende områder har vært benyttet som vei i perioder der hovedtraséen har vært vanskelig fremkommelig, for eksempel i perioder med mye nedbør eller isdekke. Disse mulige alternative traséene fremsto imidlertid ikke som synlige, parallelle veiløp. Dette skyldes trolig at undergrunnen, som bestod av morene, stedvis med mye stein, har stått godt i mot slitasje og erosjon.

I forhold til andre hulveier undertegnede har vært med på å undersøke med metallsøker, er dette den hulveien som har hatt høyest signal-/funnfrekvens. Med tanke på at veien har vært lite i bruk i moderne tid, antyder dette omfattende bruk tidligere.



Figur 13: Lasse Jaksland søker med metalledetektor i vestlig del av undersøkelsesområdet. I forgrunnen har et strekk av veifaret blitt avtorvet før anlegging av snitt C100011 (Cf34785_044, tatt mot ØNØ).

6.3 FUNNMATERIALE

På tross av at det ble funnet en god del metaller med detektorsøk (se over) ble ingen av funnene vurdert å være sikkert forhistoriske; de fleste var klart moderne. Unntaket var en hel og en fragmentert hestesko, der i hvert fall den ene var så pass liten at den kan stamme fra middelalder. Det ble imidlertid besluttet å ikke katalogisere noen av gjenstandene på grunn av usikker datering.

7 VURDERING AV UTGRAVINGSRESULTATENE, TOLKNING OG DISKUSJON

Generelt sett viste de fire profilsnittene gjennom de to veiløpene V1 og V2 tydelige likheter i stratigrafi (eller mangel på sådan), mens formen varierte sterkt, noe som i stor grad reflekterer hvor kraftig slitasje det har vært der snittene ble lagt – og dette henger igjen sammen med hellingen i terrenget.

Ingen av profilsnittene hadde tydelige avsetninger fra tidligere veifaser. Under stiløpene var det antydninger til utvaskingslag, men disse var dårlig definerte. Stratigrafien bestod ellers av torvlag i toppen og siltig sand i undergrunnen, med mye stor stein. Den naturlig forekommende steinen har tydeligvis både vært et forstyrrende element i veiløpene, men også en lett tilgjengelig ressurs. Førstnevnte viser seg i mengdene med stein som var kastet opp særlig langs nordsiden av V1 i vest, som trolig har blitt slitt frem under bruk av stien, for deretter å bli fjernet for lettere passasje. Geilen like ved Øye kirke var bygd opp av stein, som trolig har blitt funnet lokalt og som har vært en enkel måte å avgrense veiløpet for å lede folk og fremfor alt fe.

Dagens merkete pilgrimsvei, som V1 utgjør en del av, går delvis i gamle veifar, i undersøkelsesområdets vestlige del, og synes delvis å være en forholdsvis ny sti, i østdelen. I øst har det opprinnelige veiløpet V2 ligget noen meter lenger sør, og skal uten tvil regnes som en hulvei, som en vei som ligger «... senket i forhold til det omkringliggende terrengets overflate. Senkningen i terrenget er U-formet i tverrprofil ... Enkelt sagt er hulveg del av en veg som ligger senket i terreng med løsmasser» (Gansum og Skarre 2001:38-39). Dagens sti V1 har ikke hulveitrekke i øst, men etter hvert som terrenget steg mot vest, var også dette veiløpet nedsenket i forhold til terrengets overflate, om enn ikke så mye som det sørøstlige veifaret.

Hulveier har ikke blitt planmessig skåret ned i terrenget, og har ikke blitt anlagt som følge av veiarbeid, men har oppstått gjennom lang tids slitasje på grunn av ferdsel, vannerosjon og akkumulasjonsprosesser (Gansum 2002). Veiløpene på Øye ligger i løsmasser, primært siltig sand med en god del stor stein. Graden av U-form i profilet varierer og er som nevnt mest uttalt i det alternative sørøstlige hulveiløpet, der også hellingen i terrenget var kraftigst. På de flatere strekkene var det lite eller ingen hulveitrekke.

Det kan skilles mellom smale og brede veiløp, noe som defineres ut i fra ytre bredde, altså avstanden mellom toppunktet på vollene. I den grad det har vært mulig å ta dette målet, synes veiløpene alle å ha vært brede, med en ytre bredde over 2 m (se Gansum og Skarre 2001:44) i profilsnittet. Veifarene syntes ikke å være betydelig smalere andre steder i løpet. Det ble ikke observert tydelige parallelle hulveiløp, og det er derfor ikke grunnlag for å definere typiske rygger med hvelvet profil mellom veiløpene (jf. Gansum og Skarre 2001:43).

Veifarene bør ses i sammenheng med det omkringliggende kulturmiljøet. Det var ikke mulig å datere dem, men slitasjen tyder på at de kan ha vært i bruk i lang tid. En hestesko som kan stamme fra middelalder indikerer en lang tidshorisont, og som en av mange veier opp til Filefjell, kan dette ha vært en av rutene til St. Thomaskirken, slik som dagens merkete pilgrimsrute. Andre registrerte veifar ved vestenden av Vangsmjøse har kanskje hørt til samme veisystem.

Frem til 1990-tallet var det svært begrensede arkeologiske undersøkelser av veifar, og da særlig hulveier. I forbindelse med utbygging av ny E18 og dobbeltspor for jernbanen i Vestfold har det blitt gjort en rekke undersøkelser, og særlig viktig er Hulvegprosjektet i Vestfold, i regi av Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen, Norsk vegmuseum og Kulturhistorisk museum (Gansum 2002). Prosjektet har gitt en rekke erfaringer og resultater som har vært til nytte for videre undersøkelser av hulveier.

Datering av hulveier og veifar generelt er utfordrende (Gansum 2002; Millde 2002). Når det ikke er andre kjente kulturminner i umiddelbar nærhet, slik situasjonen er på Øye, er helt nødvendig av at det finnes daterbart materiale, enten kull eller liknende i gode kontekster i veien, eller gjenstandsfunn i tilsvarende god kontekst. Det ble ikke funnet lag i hulveiene som kunne knyttes til tidligere bruksfaser, og mesteparten av gjenstandene som ble funnet med metallsøker var enten moderne, eller av typer som har vært i bruk over svært lang tid. Unntaket var en hesteko (se over), som på grunn av den lille størrelsen mest sannsynlig er fra middelalder.

Andre steder har det blitt påvist sammenhenger mellom hulveier og gravminner fra jernalder, der det er tydelig at vei og grav er anlagt i forhold til hverandre, og veifarene kan dermed dateres minst like langt tilbake som gravminnene (Skjelsvik 1968; 2002). Ved Rødsmoprosjektets undersøkelser ble det påvist sammenheng mellom eldre veifar, smiekullgroper, kullmiletufter og utmarkssmier (Narmo 1997). Mange stier og slep har gammelt opphav. Tatt i betraktning den omfattende jernproduksjonen på Filefjell og Tyin er det mulig at de undersøkte veifarene på Øye kan ha sammenheng med jernproduksjonen, men det er heller ingen anlegg til jernproduksjon som kan knyttes til den kjente delen av veianlegget. På generelt grunnlag har det blitt argumentert for at de fleste hulveiene trolig har vært i bruk før reformasjonen, blant annet fordi Norge gjennomgikk en veirevolusjon på 1700-tallet, der omlegging av veier satte mange hulveier ut av bruk.

8 SAMMENDRAG

I løpet av en uke i juni 2015 ble den delen av veianlegget som blir rammet av byggingen av ny E16 undersøkt etter planen. Det ble oppdaget et sikkert alternativt veifar, og flere andre mulige alternative spor. Snittene gjennom dagens sti og det alternative veifaret viste tydelige hulveitrekke i de brattere områdene, mens det på flatene kun var synlig svake stier. Det var ikke mulig å gjøre sikre dateringer på veiløpene, men det antas på bakgrunn av sammenlikning med andre hulveier at veifarene kan stamme fra middelalder.

9 LITTERATUR

Eikehaug, Tine og Jan Adriansen 2011: Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie. Statens vegvesen i samarbeid ned Sogn og Fjordane fylkeskommune, Oppland Fylkeskommune, Lærdal kommune, Vang kommune, Valdres Natur- og Kulturpark og Valdresmusea.

Gansum, Terje 2002: *Hulveger – deler av ferdselens historie*. Tønsberg.

Gansum, Terje og Tom W. Skarre 2001: *Hulveger – forslag til begreper og terminologi*. META 2, s. 37-58. Lund.

Grøtberg, Unni Tveiten 2011: Arkeologisk registrering og utgraving ved Øye kyrkje, hausten 2010. *Årbok for Valdres 2011*. Fly og flyging, s. 211-218.

Grøtberg, Unni Tveiten 2012: Befaringsrapport - arkeologisk registrering i forbindelse med reguleringsplan for E16 Øye-Eidsbru, Vang kommune. Upublisert befaringsrapport, Kulturarvenheten, Oppland fylkeskommune.

Hougen, Bjørn 1947: *Fra seter til gård*. Oslo.

Hougen, Bjørn 1959: Valdres i oldtiden. *Valdres Bygdebok II*, s. 105-232. Leira.

Hovda, Sigfred og Thor Østbye 2001: *Turhandbok Vang i Valdres – ei vandring i kultur og natur*. Fagernes.

Johansson, Jakob 2010: *Rapport fra arkeologisk utgravning. Dyrkningsspår. Grindaheim, Vang, Oppland*. Upublisert utgravningsrapport. Kulturhistorisk museum, Oslo.

Larsen, Jan Henning og Bernt Rundberget 2014: *Prosjektplan. Undersøkelse av automatisk fredet kulturminne (veifar: id155639). Reguleringsplan for E16 Øye-Eidsbru. Eltun, 13/2, 13/3, og Øye, 14/1, Vang kommune, Oppland*. Upublisert prosjektplan, Kulturhistorisk museum, Oslo.

Millde, Ylva Stenqvist 2002: Vägar och dateringsproblematik. *Braut. Nordiske veghistoriske studier* 2, s. 117-128. Lillehammer.

Narmo, Lars Erik 1997: *Jernvinne, smie og kullproduksjon i Østerdalen. Arkeologiske undersøkelser på Rødsmoen i Åmot 1994-1996*. Varia 43. Universitetets Oldsaksamling. Oslo.

Skjelsvik, Elizabeth 1968: Gamle veifar og andre veifars beliggenhet i forhold til dem. *Vegen og vi*, nr. 3.

Skjelsvik, Elizabeth 2002: Veier og veimerker. Faghistorie – Forskning. *Braut. Nordiske veghistoriske studier* 2, s. 109-115. Lillehammer.

10 VEDLEGG

10.1 STRUKTURLISTE/TEGNINGSLISTE

Profilnr.	Veifar	Indre bredde	Ytre bredde	Bredde av voll	Dybde	Tegningsnr.	Beskrevet av	Beskrivelse
C100011	V1	60	550	-	165/20	1	CCW	Svakt hellende terreng; sørsiden best definert og løpet slitt ned i grunnen. Dagens sti fri for vegetasjon; tykt torvlag langs sidene. Et uklart definert utvaskingslag lå stedvis mellom torv og undergrunn, i form av et grålig lag med svake spor av humus. Langs nordsiden lå det en god del stor stein i og over torven – trolig har stein blitt kastet frem når de har blitt slitt frem i veiløpet.
C565	V1	65	-	-	5	2	LH	Forholdsvis flatt, ingen tegn til et hulveiløp, kun dagens sti synlig. Stratigrafi som for profil C100011. Ikke spor etter oppkastet stein langs sidene.
C150	V1	64	240	100 (N)	-	3	LH	Noe helling i terrenget, svake hulveitrekk i veiløpet, med en svak antydning til voll på begge sider av dagens sti. Stratigrafien som foregående.
C153	V2	100	290	180 (N)	65/40	4	LH	Tydelige hulveisnitt. Dekket av vegetasjon, ikke lenger i bruk. Torvdekke over vollene, og i bunnen. Spor av utvaskingslaget under veiløpet, en del stein i undergrunnen, men mindre enn i de andre snittene. Ikke oppkastet fyll i vollene.
-	V1	-	-	-	-	5	CCW	Beskrivelse av V1 vest for undersøkelsesområde; overflateprofilskisser

10.2 FOTOLISTE CF34785

Filnavn	Motivbeskrivelse	Retning	Dato	Fotograf
Cf34785_001	Pilgrimsvei V1 nedre, østlige del	S	23.06.2014	Camilla C. Wenn
Cf34785_003	Pilgrimsvei V1 nedre, østlige del	S	23.06.2014	CCW
Cf34785_004	Pilgrimsvei V1 nedre, østlige del	S	23.06.2014	CCW
Cf34785_005	Pilgrimsvei V1, vestlig del	S	23.06.2014	CCW
Cf34785_006	Pilgrimsvei V1, vestlig del	N	23.06.2014	CCW
Cf34785_007	Pilgrimsvei V1, vestlig del	N	23.06.2014	CCW
Cf34785_009	Pilgrimsvei V1, vestlig del	N	23.06.2014	CCW
Cf34785_010	Pilgrimsvei V1, midtre del, undersøkelsesområde	N	23.06.2014	CCW
Cf34785_014	Øye stavkirke	NNV	23.06.2014	CCW
Cf34785_015	Øye stavkirke	Ø	23.06.2014	CCW
Cf34785_016	Vestlig del av undersøkelsesområde før sjakting av profil C100011; V1	VSV	24.06.2014	CCW
Cf34785_027	Vestlig del av undersøkelsesområde før sjakting av profil C100011; V1	Ø	24.06.2014	CCW
Cf34785_039	Utsikt mot Vangsmjøse fra undersøkelsesområdet	ØNØ	24.06.2014	CCW
Cf34785_040	Gravemaskin klar for sjakting av profil C100011, V1	VSV	24.06.2014	CCW
Cf34785_041	Metallsøker Lasse Jaksland og gravemaskinfører Michal Niemczyk undersøker metall ved hulveiløpet	S	24.06.2014	CCW
Cf34785_042	Området for C100011 avtorvet, før anlegging av sjakt; V1.	VSV	24.06.2014	CCW
Cf34785_043	Området for C100011 avtorvet, før anlegging av sjakt; V1.	NNV	24.06.2014	CCW
Cf34785_044	Området for C100011 avtorvet, før anlegging av sjakt; V1.	ØNØ	24.06.2014	CCW
Cf34785_045	Profil C100011 etter snitting; V1	VSV	24.06.2014	CCW
Cf34785_046	Profil C100011 etter snitting; V1	VSV	24.06.2014	CCW
Cf34785_047	Profil C565 etter snitting; V1	SV	25.06.2014	CCW
Cf34785_048	Profil C565 etter snitting; V1	SV	25.06.2014	CCW
Cf34785_050	Utsikt over østlig del av undersøkelsesområde	NØ	25.06.2014	CCW
Cf34785_052	Utsikt over østlig del av undersøkelsesområde	Ø	25.06.2014	CCW
Cf34785_057	Utsikt over østlig del av undersøkelsesområde, med Line Hovd	NNØ	25.06.2014	CCW
Cf34785_060	Utsikt over østlig del av undersøkelsesområde, med Line Hovd	NNØ	25.06.2014	CCW
Cf34785_064	Utsikt over østlig del av undersøkelsesområde, moderne sti V1 på nordsiden av kampestein, med Line Hovd	ØNØ	25.06.2014	CCW
Cf34785_074	Moderne sti V1 på nordsiden av kampestein	VSV	25.06.2014	CCW
Cf34785_075	Moderne sti V1 på nordsiden av kampestein, med Line Hovd	VSV	25.06.2014	CCW
Cf34785_076	Moderne sti V1 på nordsiden av kampestein, med Line Hovd	VSV	25.06.2014	CCW
Cf34785_077	Moderne sti V1 på nordsiden av kampestein (h) og hulvei på sørsiden (v), med Line Hovd	SSØ	25.06.2014	CCW

Filnavn	Motivbeskrivelse	Retning	Dato	Fotograf
Cf34785_080	Hulvei V2 på sørsiden av kampestein, med Line Hovd	ØNØ	25.06.2014	CCW
Cf34785_082	Hulvei V2 på sørsiden av kampestein, med Line Hovd	ØNØ	25.06.2014	CCW
Cf34785_083	Hulvei V2 på sørsiden av kampestein, nedre, østlige del.	ØNØ	25.06.2014	CCW
Cf34785_084	Hulvei V2 på sørsiden av kampestein, øvre, vestlige del.	SV	25.06.2014	CCW
Cf34785_086	Veiløp V1/V3 vest for kampestein	SV	25.06.2014	CCW
Cf34785_101	Profil C150, V1 etter snitting	SV	25.06.2014	CCW
Cf34785_102	Profil C153, V2 etter snitting	SV	25.06.2014	CCW
Cf34785_103	Profil C153. V2 etter snitting	SV	25.06.2014	CCW
Cf34785_111	Line Hovd tar ut prøve fra C100011, V1	SV	16.06.2014	CCW
Cf34785_112	Vestlig del av undersøkelsesområde	NØ	26.06.2014	CCW
Cf34785_113	Utsikt fra profil C565, V1	ØNØ	26.06.2014	CCW
Cf34785_114	Vestlig del av undersøkelsesområde	VSV	26.06.2014	CCW
Cf34785_115	Line Hovd dokumenterer profil C150, V1	NØ	26.06.2014	CCW
Cf34785_117	De to parallelløpene V2 OG V3 i østlig del av undersøkelsesområdet, øvre del	NØ	26.06.2014	CCW
Cf34785_118	Hulveiløp V2 sør for kampestein, med profil C153.	SV	26.06.2014	CCW
Cf34785_119	Veiløpene V1, V2 og V3 i østlig del av undersøkelsesområdet, nedre del	S	26.06.2014	CCW
Cf34785_120	Veiskille stiløp V1 (venstre) og V5 (høyre), nord for kampestein	VSV	26.06.2014	CCW
Cf34785_122	Rentegning av de fire snittene gjennom hulveien	-	12.01.2015	CCW

10.3 ARKIVERT ORIGINALDOKUMENTASJON

Originaltegninger A3 – 5 stk.